

WEB SITE: *clacsec.icao.int*
E-mail: *clacsec@icao.int*



TELEFONO: (51-1)422-6905,
229367
FAX: (51-1) 422-
236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
Apartado Postal 27032,
Lima, Perú

CLAC/GEPEJTA/38/-INFORME
05/06/17

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 30 de mayo y 1 de junio de 2017)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Trigésima Octava Reunión los días 30 de mayo y 1 de junio de 2017, en el “Hotel La Casona del Lago”.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Carlos Velásquez, Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dio la bienvenida a los asistentes e inauguró a la Reunión.

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 30 delegados, representando a once Estados miembros, un Estado no miembro, cuatro organismos internacionales y un representante de la industria. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Carlos Velásquez, Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala asistido por el Secretario de la CLAC.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 2** del presente informe, presentado por la Secretaría.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Proyecto: Proceso Actuación Internacional
Macrotarea: Transporte y Política Aérea**

Pasajeros Insubordinados, Disruptivos o Perturbadores

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/3– Colombia

6. La Experta de Colombia presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/3, en referencia a los Pasajeros Insubordinados, Disruptivos o Perturbadores, para que los expertos emitan sus opiniones y se pueda establecer parámetros para adoptar medidas que permitan detectar y abordar de la mejor forma la problemática de ese tipo de pasajeros.

7. Durante el debate el experto de Chile expresó que la nota de estudio era de mucha importancia, comentando que en su país se empezó a tratar el tema luego de un Seminario realizado con IATA, destaco que este ítem merece especial atención, porque el transporte aéreo se está masificando habiendo personas que utilizan el avión y su comportamiento podría ser distinto al que tienen cuando usan el transporte terrestre.

8. Destaco que el pasajero insubordinado o disruptivo tiene distintas clasificaciones y por una parte estamos hablando de delitos que tienen que someterse a la jurisdicción penal, y allí tiene importancia el Convenio de Tokio, por otro lado recordó que dicho Convenio se refiere más bien a actos de terrorismo y dentro las últimas propuestas para su modificación, hay una que ha Chile le parece correcta que es ampliar la jurisdicción, sin embargo, su país prefiere tratar bilateralmente el caso del “oficial a bordo”.

9. Expreso que el Pasajero Insubordinado, no es solo una persona que está causando un delito, sino que está generando peligro dentro de la aeronave con un comportamiento que no podría considerarse como tal y eso suele ser no castigado por la justicia. Estamos ahora mismo buscando distintas alternativas, una de estas es sanciones y miramos el caso de Colombia en que se está aplicando multas, sanción que podría ser exitosa y otra la posibilidad de negar derecho de embarque, pero esto obligaría a realizar un examen de la constitución en cada Estado por que se puede atentar contra derechos fundamentales, por tanto, este no es un tema simple. Para terminar se comprometió a enviar al punto focal de Colombia, la encuesta realizada en su país para continuar con el estudio de este tema.

10. El Coordinador comentó que este es un tema importante para el transporte aéreo, que con el crecimiento de la demanda y la incursión de aerolíneas de bajo costo, debemos estar preparados para tomar las acciones pertinentes e invitó a ALTA e IATA a pronunciarse sobre el tema.

11. De igual manera, la Delegada de República Dominicana, destaco el esfuerzo realizado por Colombia, en proponer regular este tema o elaborar una resolución contra actos que día a día puede afectar a la industria, no obstante coincido con la opinión de Chile, respecto a la medidas que puedan adoptar las aerolíneas para sancionar a este tipo de pasajeros. En ese sentido informo que en el Sistema Dominicano debe existir una ley previa para poder imponer una pena, por tanto era un tema que se debía tratar con mayor profundidad en vista que podría entrar en contradicción con los derechos de la persona.

12. La Delegada de Colombia, por su parte manifestó que su país, previendo los derechos fundamentales, considero que salga por regulación interna de la Autoridad Aeronáutica para que esté debidamente reglamentado dentro del sector y no al arbitrio de la Aerolínea. Reiteró que la propuesta se aplicará siempre y cuando los Estados lo puedan incorporar a sus propias regulaciones, porque sabemos que cada Estado es soberano y tiene sus propias leyes y seguramente en algunos casos podrá ser utilizado y en otros no, pero se podría usar como referencia a ser incorporada como un derecho para el transportador, por lo que estarían previendo que sea una sanción individual frente a la aerolínea

para el pasajero que cometió el acto, que el mismo no se quede sin posibilidad del servicio de transporte aéreo.

13. La delegada de IATA estuvo de acuerdo con lo que comentó Colombia, ya que era una situación creciente y un problema serio y estaba viendo un proyecto multidisciplinario como lo que está haciendo Chile, donde se trabaja desde diferentes frentes, especialmente con campañas para educar al pasajero. Asimismo manifestó que IATA apoya la modificación del Convenio de Tokio y adicionalmente comento que ha publicado, al igual que OACI, un manual de buenas prácticas para evitar este tipo de situaciones.

14. El delegado de Guatemala indicó que el trabajo de Colombia es de sumo valor, porque es un tema que cada vez se está agudizando más en la aviación, y a este esfuerzo debemos unirnos no solo Operadores, sino también para las Autoridades Aeronáuticas para reglamentar. Informo que la legislación de su país toca algunas pinceladas con respecto a los pasajeros insubordinados, pero era necesario desarrollar un documento que refuerce al operador para tratar este tema y concluyo que Guatemala se sumaba al trabajo de Colombia para aportar algunos comentarios y generar a futuro un documento.

15. Seguidamente, la delegada de Nicaragua leyó la parte correspondiente al tema de la ley de aviación civil en la cual de manera explícita tenía contemplado que si la salud o conducta de un pasajero afecta al resto de pasajeros o representa peligro para el vuelo, el transportador puede negar el embarque del mismo, indicando que a la fecha no se ha hecho uso de esta norma.

16. De igual forma, el delegado de Argentina expresó la importancia que tiene la información brindada por Colombia, y comentó que en Argentina hubo un fallo de corte de la Cámara Federal de apelaciones de la ciudad de Buenos Aires, en el cual se trató del tema de las garantías constitucionales, y la eventual violación a las mismas, en supuestos en los cuales no estamos en presencia de delitos sino que estamos en presencia de cuestiones estrictamente disciplinarias, en esa ocasión la corte de apelación de la ciudad de Buenos Aires había considerado que no se afectaba las garantías constitucionales sino que fundamento la decisión de la Aerolínea para evitar el ingreso del pasajero por un determinado tiempo, en lo que se constituye el derecho de admisión.

17. A continuación, la Secretaría estuvo de acuerdo en que había que analizar con mayor profundidad este tema y se debía actualizar la Resolución sobre servicio al cliente y calidad, donde se establece los derechos del pasajero y de las aerolíneas y sugirió que se haga una encuesta a nivel regional, basada en la propuesta de Chile y los puntos que han sido tratados en la reunión, para revisar la parte jurídica de cada Estado y verificar la experiencia sobre este tema, considerando el criterio de las Líneas Aéreas y los Aeropuertos. Además se debería revisar conjuntamente el Convenio de Tokio, para ver las posiciones de los Estados. En ese sentido, la Secretaría solicitó a Chile, la encuesta que ellos han realizado en su país para circularla a los Estados miembros.

18. El Delegado de Chile, expresó que ellos estaban en condiciones de preparar rápidamente la encuesta, existe ya un borrador pero es un trabajo que se tendría que realizar en coordinación con Colombia, para agregar lo discutido en la reunión, informando que la encuesta que disponían hasta ese momento consultaba si se norma o no respecto al pasajero disruptivo; donde? en alguna ley?, algún reglamento?, o en algún otro dispositivo?, y cuál sería la normativa que marca la conducta?, es una disposición general?, porque cuando se hace muy general hay conductas que son delitos, y ¿cómo sancionar? con prisión, prisión preventiva o alguna otra sanción; quien determina la sanción?, la autoridad aeronáutica o los tribunales de justicia?.

19. Respecto a la estadística, indico que en su país era baja, solo 18 casos de pasajeros disruptivos y se duplicaron de un año a otro, pero aun así era baja en resumen, por lo tanto están a tiempo de trabajar el tema y hay que considerar lo concerniente a los derechos fundamentales, porque a diferencia con Argentina, en Chile no se podría negar el derecho de admisión en algunas situaciones y eso podría ser inconstitucional, por lo tanto habría que agregar también algún tipo de situaciones, y esa es la encuesta que se tenía hasta ahora, que podría quedar como una recomendación para los

Estados de la CLAC y se trabajaría en conjunto con Colombia, agregando el tema de derechos fundamentales y lo enviarían a la brevedad posible.

20. La Delegada de Colombia, comentó que sería mejor trabajar por separado lo tratado en la a Nota de Estudio y la Resolución referente a la Servicio al Cliente y Calidad Total, en vista que la información de la encuesta tenía premura y la Resolución necesitara de mayor tiempo para su análisis sin perjuicio que más adelante se incorporen los cambios a la Resolución.

Conclusión

21. El GEPEJTA acordó:

- Encargar a la Secretaría circule entre los Estados la encuesta presentada en la nota de estudio la misma que deberá ser respondida en un plazo de treinta (30) días después de su circulación.

Impacto Económico del Transporte Aéreo en el PBI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/04 – Colombia

22. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/04, en la cual comenta que en base a las coordinaciones con la IATA y considerando la Resolución A21-5 de la CLAC, se presentara, de forma preliminar, la nueva colección de Beneficios de la Aviación para nueve países miembros de la CLAC, para que el GEPEJTA tenga conocimiento y finalizo la presentación agradeciendo a IATA por la información brindada.

23. El Coordinador comentó que en su país entienden la importancia del estudio y que Guatemala ya inicio el proceso a través de IATA, destaco que era muy importante tener esta información ya que era una radiografía de cada Estado, expreso que ya empezaron con la Plantilla para recopilar toda la información, que era considerable y de muchos años, era un trabajo para el cual tenían una persona contratada para tratar solo ese tema ya que la información era muy extensa.

24. Seguidamente la delegada de IATA, expresó que es un placer y honor compartir esta información con los Estados, ya que son estudios sumamente valiosos que contiene datos de suma importancia en la aviación. Por otro lado, comentó IATA además presentará un video llamado “La Magia de la Aviación” en el Coloquio de Transporte Aéreo que contiene datos resumidos sobre lo que la Aviación hace posible y aporta a la economía de un país.

25. La delegada de Republica Dominicana, agradeció a Colombia por la iniciativa y a la IATA por todo el apoyo y el esfuerzo de dotar a los países Latinoamericanos, incluyendo a República Dominicana de este valioso estudio; en el caso de República Dominicana esto ha sido una aspiración sobre todo en los últimos tiempos en los que el sector Transporte Aéreo se mide conjuntamente con el sector turismo. Informo que su superior estaba en conocimiento de la información y él está por su lado muy interesado en compilarla y tenerla a mano. También destaco que es grato saber sobre el video a lanzar por la IATA en el Coloquio que se realizara en Punta Cana.

26. El Secretario comentó, que hace algunos años se firmó un acuerdo con la IATA para realizar los estudios, el financiamiento lo conseguía IATA y la Universidad de Oxford hacia la investigación y posterior informe que se entregaban a los países y luego se publican en el sitio web de la CLAC. Este estudio constituía una buena herramienta para la Autoridad de cada país. Por el momento, se disponía estudios antiguos, por lo que solicito a la IATA brindar estudios actualizados. También solicitó a los Estados a través de sus delegados, que informen a la Secretaría que es lo que requieren para conversar con la IATA y ver como conseguir el financiamiento.

27. El Coordinador comentó que los Estados Centroamericanos recibieron la visita del representante de IATA para Centroamérica, quien comentó respecto al tema e hizo la propuesta del estudio para los Estados, sin embargo, el costo para algunos países era elevado, pero estaban confiados de que IATA pueda hacer los mejores esfuerzos para que toda la Región pueda tener estos documentos, si no por país, por lo menos por Región.

Conclusión

28. Con los comentarios expuestos, el GEPEJTA acogió favorablemente la nota presentada y acordó instar a los Estados que junto con IATA propicien los estudios y su financiamiento.

Seguimiento a los Procesos de Integración Regional

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/05 – Colombia

29. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/05, la misma que contenía el informe legal presentado por la Secretaria General de la Comunidad Andina (CAN) a sus países miembros, sobre el estado de situación normativa en materia de comercio de servicios. Considerando como conclusión relevante la siguiente:

[94] Con base a lo expuesto, se registra como tarea pendiente en materia de liberalización, lo relativo a completar las negociaciones para la concesión de derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo y establecer las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros y correo, que se realicen entre países miembros y terceros países.

30. Enseguida, el delegado de Chile manifestó que también se intenta desde la Alianza del Pacífico (Colombia, México, Perú y Chile); complementar la integración a través de la apertura de los derechos de tráfico y precisamente observando lo que sucede en la CAN, la Alianza considero conveniente retomar pronto las conversaciones entre los países miembros para la apertura de quinta libertad y se podría completar la nota de estudio con esta información.

31. A continuación, el Coordinador comentó que en Centro América están haciendo lo mismo, a través de los organismos de integración centroamericana, un ejemplo de ello era COCESNA que ha permitido integrar a la Región a través de un espacio aéreo único y también avanzar en los Derechos de Tráfico y Navegación Aérea.

Conclusión

32. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Derechos de los Consumidores y las Industrias del Transporte Aéreo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/11 – Brasil

33. El Experto de Brasil presentó a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/11, la misma que contenía información sobre los derechos de los consumidores y de la industria del transporte aéreo. El propósito de la nota era compartir con los demás países la resolución y el reglamento interno aprobado en Brasil, sobre las condiciones generales de transporte, básicamente sobre la ejecución del contrato de transporte aéreo firmado entre el pasajero y el proveedor del servicio, el transportador o aerolínea.

34. Asimismo, informó que en el GEPEJTA/37 se creó un Grupo ad hoc para la revisión y modificación de la Resolución A18-03, solicitando que el Grupo tenga en cuenta la normativa de la OACI a la que se hace referencia, además de considerar los distintos enfoques nacionales. Proponiendo que Colombia y Brasil puedan trabajar juntos en esta nota de estudio, y el borrador circular a los miembros del Grupo *ad hoc* y luego presentarla al GEPEJTA/39.

35. Seguidamente, la delegada de Colombia agradeció a Brasil por la presentación de la nota de estudio, aceptó trabajar en conjunto el documento para presentar en el GEPEJTA/39, comentando que es un tema polémico y dependerá del consenso que tengamos entre los Estados miembros.

36. La delegada de la IATA, agradeció a Brasil porque en la elaboración de esta regulación hubo todo un proceso consultativo del que fueron parte las aerolíneas y operadores, quienes fueron libres de participar y tomar en cuenta muchos de los comentarios brindados por el gremio y la industria, poniéndose a disposición a colaborar en el tema.

37. A continuación, la Secretaría expresó que este tema es parte del Programa de Trabajo de la CLAC, por lo que solicitó ponerse de acuerdo en una fecha para entregar el borrador para circular a los miembros del Grupo Ad hoc encargado.

Conclusión

38. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio y encargo la elaboración del documento para circular a los miembros del Grupo ad hoc encargado de la revisión y actualización de la Resolución A18-03.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria

Manual de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/17– Uruguay

39. La nota de estudio fue presentada por el Secretario de la CLAC, en representación de Uruguay, en la cual se daba a conocer la necesidad de contar con el análisis de la información aportada por los Estados en la Encuesta, que la misma no ha sido completada por todos los Estados miembros y que es uno de los factores importantes para concluir con el índice del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, para posteriormente continuar con su elaboración a efectos de concluir con esta tarea en el presente bienio se propuso reconocer la necesidad de contar con la información actualizada en la Encuesta efectos de continuar con esta tarea.

40. En ese sentido, el Secretario informó que la encuesta ya se encuentra en página web, si algún Estado tuviera problemas para ingresar por favor se comunique con la Secretaría para solucionar cualquier dificultad, destaco que la preocupación era que los Estados no estaban respondiendo la encuesta, la Secretaría podía enviar muchos recordatorios pero los Estados no respondían a estas exhortaciones.

41. El delegado de Chile, en relación a que se había agregado un capítulo de medio ambiente y específicamente a la contaminación por ruido, derivaba en la gestión de aeropuertos, dicho de otra forma, al agregar el capítulo de medio ambiente y determinar que existe contaminación acústica, probablemente exista incompatibilidad en el crecimiento territorial de las ciudades que rodean al aeropuerto. Normalmente las ciudades resuelven a favor de las personas que viven ahí y las políticas territoriales permiten la construcción de hospitales, escuelas, lugares para dormir y lo que se hace, genera restricción en la autoridad aeronáutica lo que es muy grave.

42. Destaco que en otros lugares se paga una servidumbre de ruido, eso es muy caro y significa que el aeropuerto o directamente la aerolínea pague a las personas que viven cerca de ahí, de esa forma se resolvía, o se cambian las normas de construcción y se empieza a construir de tal manera que se insonorice las viviendas cerca del aeropuerto pero esto también era muy caro. La solución perfecta era impedir las construcciones cerca del aeropuerto, pero para llegar a eso debe de generar un mapa de ruido el mismo que tiene que ser consistente con el desarrollo aeronáutico y considero que esa era una buena oportunidad para ingresar ese tema, el mapa de ruido, las políticas territoriales y el desarrollo futuro de la aviación con el principio de que ojalá nunca se interrumpa la actividad aeronáutica pero que obviamente se permita la construcción territorial, informo que en ese equilibrio Chile estaba procesando un proyecto de ley que todavía no había madurado, pero podrían hacer un aporte en ese sentido.

43. El Coordinador expreso que Uruguay debe tomar nota al respecto y también Guatemala sobre el tema del medio ambiente, porque un mapa de ruido es importante, y el tema territorial para aquellas ciudades en desarrollo, pero para las ciudades ya desarrolladas es un tema bastante complejo.

44. La delegada de Colombia, también ofreció lo avanzado por su administración al respecto, comentando que está a punto de cerrar la regulación en materia de slots en el aeropuerto El Dorado, es un aeropuerto coordinado categoría tres y avanzaban para aeropuertos coordinados o facilitados para el manejo de nuestro espacio aéreo, entonces estaban a puertas de sacar una regulación sobre el tema y también las pondrían disposición, para el conocimiento de la CLAC.

45. El delegado de Guatemala, manifestó su agradecimiento a Uruguay por la presentación de esta nota de estudio y darle una dimensión importante dentro de la propuesta que plantean sobre el tema ambiental. En ese sentido, compartió que al interior de los Estados Centroamericanos (COCESNA) se trabaja en una propuesta relacionada con la gestión ambiental en los aeropuertos y los elementos más importantes en materia de como poder aplicarla, en todo caso, también este instrumento a la brevedad podría estar en disponibilidad para que los Estados lo puedan considerar.

Conclusión

46. Sin comentarios, se acordó instar a los Estados responder la encuesta, en un plazo de 45 días.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Avances en Materia de Capacitación

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/07 – Argentina

47. El delegado de Argentina se refirió a la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/07, y en virtud de lo expuesto reitero que la Republica Argentina continúa promoviendo el diseño y consolidación de ejes de intervención en materia de capacitación e invitaba a los Estados miembros de la Comision a trabajar de manera coordinada y activa en el marco de los mecanismos de cooperación para consolidar los pilares de este Proyecto sobre Capacitación.

48. El delegado de Guatemala agradeció por la presentación de la nota de estudio, y expresó que quizás en aras del avance y del buen desarrollo que el IPAC estaba realizando en esto momentos, pedir que se pudiera incluir en alguna actividad específica de la Región en diferentes Seminarios que se dictan tal como el que recientemente realizamos en ciudad de Guatemala sobre

inventario de emisiones, una metodología muy buena que presentaron los colegas de Corea, pero que sin embargo muchas de las metodologías que se aplican en la Región son diferentes.

49. El Coordinador consultó a la Secretaría respecto a los convenios que la CLAC tiene con el CAAS y Malasia, dentro de la política establecida en el Consejo Directivo del IPAC, para poder adquirir conocimiento del cómo llevar a cabo todos estos cursos e inclusive procurar ser representantes del CASS en Latinoamérica y tener acceso a recursos importantes.

50. El Secretario explicó que se había avanzado en acercamientos con la Academia de Singapur y se les explicó que se estaba conformando el IPAC y ellos asumieron que la idea del IPAC era importante, porque el objetivo es el de formar gente a nivel gerencial y lo que se consiguió con ellos es que se haga un seminario *on site* en la región exclusivamente para el IPAC, así como existe para la CLAC, de igual manera se obtuvo dos becas para el personal del IPAC, una vez que esté funcionando.

51. Asimismo, comentó que la CLAC asumió en su momento el Rol de hacer Seminarios de capacitación hace mucho tiempo, prácticamente desde el 2007 y ha sido una fuente muy importante en la capacitación del personal de la Región, aproximadamente se otorgaban, en función de estos acuerdos, unas 65 becas al año en diferentes áreas y diferentes tipos de cursos que han aprovechado varios funcionarios de nuestra Región.

52. Adicionalmente, comento que en lo que va del año se realizó un Seminario *on site*, tenemos próximo un Seminario en Lima sobre Planificación Estratégica que lo desarrolla el personal de Emiratos Árabes, este Seminario estaba abierto a las Autoridades Aeronáuticas, Operadores Aeroportuarios, etc; también había un Seminario de Aeronaves no Tripuladas, que está previsto a realizarse en Uruguay con la FAA de Estados Unidos; también un Seminario con la Academia de Singapur sobre Investigación de Accidentes que está previsto a realizarse en Buenos Aires, luego un segundo Seminario con Corea,

Conclusión

53. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Avances y Presentación del IPAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/08 – Argentina

54. El delegado de Argentina se refirió a la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/08 en la que se detallaban los avances logrados en lo correspondiente al diseño e implementación del IPAC, indicando adicionalmente que era necesario profundizar las acciones para la implementación de políticas de diagnóstico estratégico, de vital importancia para los mecanismos de capacitación y consultoría del IPAC, que está destinado a ofrecer como productos y servicios a los Estados miembros de la CLAC, como al resto del sistema internacional en materia de aviación civil e industria aeronáutica. Finalizo comentando que este es un instrumento de todos, por lo que invitaba a analizar la información presentada y promover contactos fluidos con el IPAC.

55. Asimismo, comentó que ya el Gobierno Argentino estaba tramitando el pago de la segunda cuota para el IPAC. También informó que a partir del primero de junio la Ing. Karla Rena iniciaba sus labores como Directora del IPAC, quien tenía un perfil apropiado y se encargará de instalar la marca IPAC en la región y fuera de ella.

56. Al respecto, el Secretario comentó que la Directora había visitado las oficinas de la CLAC en Lima, habiéndose brindado la información respecto a la labor que realiza la Comisión con sus Estados Miembros y la Secretaría, para que ella se familiarice y pueda integrarse al IPAC.

También recibió información sobre los antecedentes y constitución del IPAC y los procedimientos administrativos a seguir.

57. La Delegada de Colombia, se comprometió gestionar que el Centro de Estudios Aeronáuticos de su país, haga los acercamientos con el IPAC.

58. La delegada de Chile, pregunto respecto a la Directora del IPAC, sobre si tiene algún convenio de desempeño asociado o metas que están relacionadas a la gestión que va a realizar en el IPAC.

59. El Delegado de Argentina, respondió que dependía del Comité Directivo y de su plan de negocios, nosotros hemos avanzado pero en forma respetuosa, sobre todo en la posición del Estado Sede, lo que no queremos es inmiscuirnos ni pensar que como Estado Sede que podemos avanzar más allá de lo institucional, y celebramos que la Directora del IPAC sea en este caso de Brasil, por su experiencia en capacitación considero que con solamente cursos un instituto no se sostiene y Argentina se comprometió aportar los recursos necesarios durante cuatro años, lo importante era que después de cuatro años pueda funcionar por si solo, para esto creemos que es importante en el plan de negocios instalar la “marca IPAC”. El Instituto subsistirá si los Estados nos hacemos cargo de ello, solicitó a los Estados a incorporar como valor agregado al IPAC, y que se encarguen de promocionarlo para asegurar su funcionamiento, pero sino canalizamos la idea de que el IPAC es de los 22 Estados, no podrá funcionar.

60. Sabemos que en la Región nos hace falta especialistas, por ejemplo, sabemos que Chile tiene fortaleza en Economistas de Transporte Aéreo, una deficiencia en la Región, me parece que esos Economistas de Chile a través del IPAC podrían realizar consultoría igual o superior a la de cualquier consultor internacional que habitualmente contratan en nuestros países. Considero que tenemos que ser ágiles y el contacto debe ser fluido entre el IPAC y los Estados a niveles de las más altas autoridades.

61. Adicionalmente, comento que el 29 de agosto se reúne el Directorio para aprobar el plan de negocios. Por otro lado recordó que disponía de la Secretaría, los Estados, una base de datos de los especialistas en las diferentes áreas, por eso es importante que envíen los datos de sus especialistas para mantenerla actualizada, cuando hacen una consultoría la solicitan los Estados miembros o de otro organismo, es decir comienzan a buscar a nuestros especialistas para que realicen el trabajo, entonces esta base de datos también la va a utilizar el IPAC.

62. También se acordó que cuando se tenga que preparar un curso, ese tenía que seguir las pautas de estandarización y actualización en el tiempo de tal forma que pase a ser un elemento que pueda ser utilizado en la capacitación de forma estandarizada y sirva para todos los Estados de la Región y desarrollada por los propios especialistas, eso era aprovechar las capacidades propias, en el área de capacitación también tenemos gente que puede realizar esta labor, es importante impulsar el producto entre los 22 Estados, ya que servirá de apoyo a nuestros especialistas, por lo que reitero la solicitud a que ayudemos a promocionar al IPAC.

63. La Delegada de Nicaragua, respecto al desarrollo de los cursos, indicó que desde su punto de vista, los Institutos de Capacitación Regionales, generalmente brindan cursos que están basados en regulaciones internas, en este diseño se debería de tomar en cuenta que la base de estos cursos sean las normas OACI o documentos internacionales y dejar un módulo abierto de diferencias que esté a cargo de los propios participantes para que igualen el mismo curso y se compartan estas diferencias entre regulaciones, porque a la hora de las auditorias ya sea con OACI o un proceso con la FAA, se cuestionan el expediente de instrucción de los inspectores y sobre como reconoces que tu personal tiene conocimiento de tu regulación interna.

64. El Coordinador, comentó que lo expresado por la delegada de Nicaragua es un tema importante que tocamos desde el inicio con los Directivos de IPAC cuando tuvimos la oportunidad de firmar el estatuto de conformación en Mendoza, nosotros debemos buscar que el IPAC sea una

herramienta adecuada de cumplimiento para todos los Estados, no solo de capacitación gerencial, habiendo varios ejes y objetivos que se trataran en su momento, para beneficio y uso de todos sus miembros, asimismo menciono de que había informado sobre la existencia del ICCAE que está a disposición para iniciar alianzas estratégicas para incrementar la gama de cursos disponibles del IPAC como un modelo de negocios.

65. El delegado de Brasil, realizo un comentario sobre lo manifestado por el Secretario respecto al cálculo de las emisiones, algo que para es un tema importante para nosotros, ya que tiene que ver con la capacidad de diagnóstico y el impacto ambiental en la aviación, que es un área de actuación de la Autoridades de Aviación Civil, tema que según su apreciación necesita desarrollarse más, en ese sentido desearían compartir la iniciativa y el trabajo que estaban haciendo desde el 2014 que es la publicación del “Inventario de Emisiones de la Aviación Civil de Brasil”, y el inventario del año 2016, será publicado en agosto de este año, se realizaba este trabajo usando la metodología del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

66. Continuó informando que quería mejorar su trabajo, para lo cual tenía previsto tres actividades para seguir con el desarrollo de este tema; la primera, era hacer un cruce de la información que brindan las aerolíneas y el control de tráfico de Brasil, la segunda, un análisis de datos y la elaboración del reporte para colocarlos en su página web un panel o spot que tendría la información en tiempo real y, la tercera, que es la que más sinergia podría tener con las iniciativas del IPAC y podría realizarla Guatemala es la elaboración de un curso en línea, sobre cómo elaborar un inventario de emisiones, lo cual compartió con los Estados y expreso su disposición para trabajar el IPAC y el Punto Focal de Medio Ambiente, para extrapolar el proyecto inicial de hacer el curso para los funcionarios y si es posible hacer un curso más amplio para las autoridades de la CLAC.

Conclusión

67. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y exhorto al Delegado de Argentina que lo tenga en cuenta la propuesta presentada para transmitírselo al IPAC.

Cuestión 4 del Orden del día:

Medio Ambiente

Visión Latinoamericana para el desarrollo sostenible de combustibles alternativos para la aviación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/13 – Guatemala

68. El experto de Guatemala presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/13 referente a la Visión Latinoamericana para el Desarrollo Sostenible de Combustibles alternativos para la Aviación, concluyendo que el desarrollo y despliegue de los combustibles alternativos para la aviación ha tomado gran relevancia a nivel mundial, siendo necesario que la OACI establezca la visión, políticas y estrategias que permitan a los Estados caminar de manera conjunta en su desarrollo. Adicionalmente expresó que la próxima conferencia referente a este tema que se desarrollara en México, representa una valiosa oportunidad para los Estados miembros de la CLAC puedan presentar las iniciativas que se han impulsado en la investigación y desarrollo de los combustibles alternativos y por otra parte consensuar una “visión latinoamericana” en esta temática. En ese sentido insto que, a través del Grupo ad hoc de Medio Ambiente, se elabore un documento de trabajo para presentar a la Conferencia antes mencionada.

69. El experto de Argentina, tomó la palabra para apoyar la iniciativa de Guatemala, considerando que es importante todo lo que tenga que ver con el CORSIA y en la implementación de este mecanismo, pues va a tener impacto significativo en lo internacional y en los costos de la actividad aeronáutica, pero también en los servicios que presta esta actividad a la sociedad, y es por

eso que creía importante tener una posición regional, basada sobre estudios y elementos que permitan defendernos y por ese motivo era fundamental explorar en conjunto el papel de los combustibles alternativos, y anunció que Argentina integrará también junto con Guatemala este grupo Ad Hoc, y trabajaremos juntos para encontrar una solución.

70. El delegado de Brasil, apoyó la información presentada por Guatemala, comentando que el tema de combustibles alternativos es importante para el sector y particularmente para nuestra Región, existía Estados como Brasil, Argentina, Colombia, Guatemala, México, que eran Estados con Industria de Biocombustible bastante significativa, podrían beneficiarse de los trabajos que se están realizando en el seno de la OACI. También expresó que era importante orientar a los Estados sobre los caminos y políticas a seguir sobre este tema y que la Región se encuentre unida, para presentarse en la Conferencia de Combustibles Alternativos.

71. Por otro lado, mencionó el tema de los combustibles alternativos, del cual están saliendo análisis de ciclo de vida y sostenibilidad, y les preocupaba mucho que los cálculos que se hagan reflejen la realidad de nuestros países. Brasil presentará en la Reunión de la AFTF (Alternative Fuels Task Force) en Montreal, una nota de estudio, proponiendo que en el borrador de SARPS se retiren los criterios de la sustentabilidad por la inconsistencia técnica de los cálculos que se han hecho, y aunque no todos los Estados estén representados, es importante que la Región esté unida ya que es un tema que no afectará solo a Brasil sino a todos los países Latinoamericanos.

72. El Coordinador informó que era importante saber que los borradores de los SARPS ya se encuentran circulando y obviamente los Estados deben estar preparados con sus estrategias. Destacó que este tema también se abordará con mayor profundidad durante el Primer Simposio Iberoamericano de Medio Ambiente, previsto a realizarse en Ciudad de Guatemala.

73. La delegada de Colombia preguntó a Brasil y Guatemala, si se ha visualizado que el trabajo a desarrollar sobre Biocombustibles, enlace no solo a las Autoridades de Aviación que tengamos interés en el tema sino también a organismos que realmente lo desarrolla en los Estados y que en el caso de su país no era la industria de Aviación Civil, y habría que articular con la Autoridad competente si se quiere que esto de sus frutos.

74. El delegado de Brasil respondió, que ellos llamaron a otros organismos de gobierno y ahora tenemos un grupo informal de trabajo, que reúne a las Autoridades de Aviación Civil, al Ministerio de transportes, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Agricultura y la Cancillería, en la Reunión de la AFTF, quien hablará en nombre de Brasil no será la Autoridad de Aviación Civil, sino la Cancillería. El primer paso ha sido reunirnos con los Ministerios y el segundo con los Centros de Estudio y Universidades, es un problema que tenía que enfrentar en Brasil, pues no tenían competencia para certificar combustibles para aviación según la ley establecida, ni tampoco tenían competencia para desarrollar políticas públicas en el tema de Biocombustibles, en ese sentido, la solución encontrada es crear este grupo de trabajo, y le parece que es un camino que los demás Estados podrían seguir.

75. El delegado de ALTA, apoyó la idea de trabajar en un grupo alternativo, considerando la parte final del párrafo 13 de la nota de estudio, donde decía: *“Si el uso de combustible alternativo seria reducido de las obligaciones totales de compensación de emisiones de los operadores aéreos”*, entendiendo que el CORSIA va a establecer un mecanismo de compensación de emisiones, los operadores tienen que ir al mercado a comprar esos bonos, eso quiere decir que un operador puede comprar bonos en cualquier parte del mundo y el tema del biocombustible en relación al CORSIA se hace relevante para estos Estados en el sentido de que es la única forma de asegurar de que ciertos recursos vayan llegando a los Estados, para lo cual se menciona el tema disponibilidad económica, social y ambiental.

76. También destaco que como industrias desarrolladas traen negocios y desarrollo social, esto podría traer recursos económicos para ese desarrollo, consideró que, dentro de esta visión más macro de desarrollo social y sostenible, el combustible alternativo juega un rol fundamental, la

industria realmente apoyaba esto, podría haber más alternativas de proyectos en la Región, pero entendemos que el contexto es todavía un poco incipiente y hay mucho por hacer, por lo cual le damos la bienvenida a esta iniciativa de desarrollar más proyectos.

77. El delegado de Guatemala, comento la importancia como se llevan las reuniones realizadas a la fecha y esta no será la excepción, respecto a temas de cambio climático, precisando que este tema pasa definitivamente por las Cancillerías en los Estados, y ha sido una constante que los temas de cambio climático estén relacionadas con el Medio Ambiente, pero muchas veces nos hemos enfrentado en las diferentes reuniones o asambleas a determinados obstáculos en la aprobación porque efectivamente muchas veces no se está dentro de la competencia, sin embargo de nuevo hizo la exhortación de que los trabajos en materia de los combustibles alternativos, va más allá de los mismos y se amplía el horizonte en una gama mayor de fuentes de energía, y que en el amplio contexto podría ir desarrollando proyectos a largo y mediano plazo, e inclusive pudieran certificarse por su participación para que estos mismos puedan alimentar la base de datos. Informo que la próxima semana Guatemala enviara un informe al Consejo de Ministros de la Comisión Centroamericana, en temas de CORSIA y los relacionados a las actividades del sector a nivel internacional que se llevan en la materia ambiental, para tratar de armonizar los niveles de competencia a fin de evitar transgredir los ámbitos de un sector u otro.

78. El delegado de Argentina, indico que compartía la inquietud planteada por Brasil, Colombia y Guatemala, y en su país trabajan en un modelo conjunto entre todas las agencias del Estado, para todo lo concerniente al cambio climático, en Argentina había un gabinete nacional para todo lo relacionado con cambio climático, donde los distintos ministerios con competencia en el tema opinan y guían la política que Argentina adoptara referente a esta materia, y específicamente las negociaciones que involucran a Organismos internacionales, coordina la Cancillería a través de un grupo de trabajo, donde participan las agencias especializadas, algunos ministerios, la ANAC, y distintas áreas con competencia en el tema.

79. Cuando en la OACI se trate el tema del CORSIA debemos de pensar cual es la posición de los países en materia del mercado de carbono, de manera que no se graven nuestros países y era fundamental la coordinación de Estados miembros sobre este tema.

80. La delegada de la FAA, comento que tienen varios grupos que trabajan en este tema, además que existía un Centro de Excelencia que es un grupo de especialistas de las universidades que tratan el tema de Biocombustibles, también existía un grupo denominado: Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI) e invita a ingresar a su página web (www.CAAFL.org), para obtener mayor información; asimismo, invitó a los interesados a visitar la sede de la FAA en Washington que serán bienvenidos pues su especialista de combustible habla correctamente el español.

Conclusión

81. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó recomendar a los Estados la constitución de un Grupo o mesa de Trabajo Nacional para coordinar sus posiciones en los Organismos Internacionales.

Presentación de los Objetivos y Actividades de la Macrotarea de Medio Ambiente

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/15 – Guatemala

82. El Experto de Guatemala presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/15, referente a la Presentación de los Objetivos y Actividades de la Macrotarea de Medio Ambiente, manifestó que tomando en cuenta las iniciativas propuestas en el bienio pasado, así como los retos que significan la implementación de las resoluciones aprobadas en el marco de la OACI, presento los

objetivos, actividades e indicadores para el desarrollo de las tareas de la Macrotarea de Medio Ambiente contenidas en el plan estratégico aprobado para el bienio 2017-2018.

83. El Delegado de Brasil, pidió la palabra para preguntar si en vez de crear un Grupo específico para la implementación del CORSIA, sería más conveniente que este tema lo asuma también el Grupo Ad hoc de Medio Ambiente.

84. El Coordinador indicó que efectivamente el tema podría ser tratado por el Grupo ad hoc, solo se les tendría que encargar esta tarea más.

Conclusión

85. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó al Grupo ad hoc de Medio Ambiente asumir el tema sobre el CORSIA.

Informe del 39 periodo de Sesiones de la Asamblea Ordinaria de la Organización de Aviación Civil Internacional, en relación a la temática de Medio Ambiente

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/16 – Guatemala

86. El delegado de Guatemala presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/16, sobre información del Informe del 39 periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, en relación a la temática de Medio Ambiente, resaltando que fue uno de los temas principales en dicha Asamblea, donde la mayor parte de Estados miembros muestra cada vez más una actitud de consenso en la amplia dimensión que esta temática abarca, lo cual dio como resultado tres resoluciones (Resoluciones: A39-1, A39-2 y A39-3) que abordan las áreas de ruido, calidad del aire, cambio climático y las medidas basadas en el mercado.

87. Por otro lado, resalto el trabajo coordinado que se realiza en la CLAC permitió que se presentaran los avances de la región en materia ambiental y de cambio climático. Por lo que se visualiza la importancia de continuar el trabajo conjunto de los Estados latinoamericanos que permita avanzar en el consenso y la implementación de las diversas medidas propuestas.

88. Asimismo, comento que el cumplimiento de lo establecido en las tres resoluciones representa un desafío para la región latinoamericana, sin embargo, el mayor reto lo representa la implementación del CORSIA, por lo que se debe participar en las diversas convocatorias que la OACI está realizando para crear las capacidades en los sistemas de monitoreo, reporte y verificación (MRV), criterios de unidades de emisión (EUC) y registros.

89. Considerando necesario solicitar a los Estados miembros de la CLAC en el CAEP, la socialización de las Normas y Métodos Recomendados (SARP's), guías de orientación, entre otros documentos que la OACI está elaborando para la implementación del CORSIA, con el fin de evaluarlas y realizar los comentarios y observaciones necesarias, para que se tomen en cuenta las características propias de la región latinoamericana.

90. Termino la presentación, solicitando una reunión del Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente, previo a la reunión del GEPEJTA 39 programada para el mes de agosto próximo, con el objetivo de discutir los avances de la OACI en las temáticas de MRV, EUC y registros.

91. El Coordinador hizo énfasis al párrafo 28 de la nota de estudio, solicitando a los Estados miembros de la CLAC la socialización de los SARPS, considerando que debemos estar preparados para que en el momento en que estos SARPS lleguen a aprobarse tengamos la estrategia de cómo vamos a implementar, sino simplemente va a ser un SARP que nos va a generar un inconveniente, nuestros Estados van a bajar en el cumplimiento efectivo en las auditorias y en ese

momento como normalmente sucede vamos a empezar a buscar y será tarde, también tenemos que ser conscientes de que en la Asamblea de la OACI aprobamos el CORSIA, que está dividido en tres fases, la primera fase es la fase piloto, debemos aprovechar esta fase para tener claro cómo se va a implementar, ya que una vez que pasemos a la segunda fase el cumplimiento será obligatorio.

92. La delegada de Venezuela, manifestó que su país mantiene en la reserva formulada en el marco del primer periodo de sesiones, y con respecto al punto seis de la Resolución A22-1 Declaración Consolidada de las Políticas y Prácticas de la OACI relativas al Medio Ambiente y el Cambio Climático y con respecto a los puntos tres, cuatro, cinco relacionadas a la Resolución A22-2 Declaración Consolidada de las Políticas y Prácticas Permanentes de la OACI relativas a la protección del Medio Ambiente, Plan mundial de Medidas Basadas en el Mercado.

93. El delegado de ALTA, dijo que se habla de un primer periodo que sería el periodo piloto y voluntario, solo decir que esos tres periodos son vitales, y solamente el tercero es obligatorio y además hay un cuarto periodo que es el periodo cero, apoyar la nota de estudio presentada por Guatemala y segundo decir que la NE/14, realizada entre IATA y ALTA en la que vamos a mencionar esto con más profundidad, pero quería dejar clara la idea de que el periodo 2019 al 2020 es muy importante, donde ya hay una etapa de cumplimiento para todos, que cuando se habla de obligaciones se habla de ya pagar por las emisiones, pero la medición de cada operador comienza el primero de enero del 2019, un periodo que tenemos bien corto de aquí hasta la etapa obligatoria.

94. El delegado de Argentina, apoyó los puntos de vista de la nota de estudio presentada por Guatemala, e indicó que era esencial que la Región encare este proyecto, precisamente porque hay temas que se van a ir viendo en la implementación de la fase piloto, y la misma Resolución que creo el CORSIA, la Resolución 3 de la última Asamblea que establece dos instancias de revisión, una es después de la fase piloto, es una revisión que va a hacer la Asamblea cada tres años para ver si funciona bien, como funciona y las salvaguardas que en cualquier momento puede hacer el Consejo de la OACI según el artículo número 17 de la Resolución, siempre y cuando se pueda demostrar que la implementación del CORSIA afecta o pueda afectar la sostenibilidad de la aviación.

95. Continuo invitando a hacer un ejercicio de esto, es un momento donde la Región a criterio de la Argentina tiene que estar junta, este es un momento donde el ingreso del mecanismo también tiene que ser juntos cuando lo vayamos a hacer, y creemos que deberíamos compartir los datos sobre la medición de emisiones y el impacto que esto pueda tener, sería muy interesante que lográramos medir de manera separada cuando hagamos los ejercicios de medir las emisiones las que sean resultantes del transporte de pasajeros y las que sean resultantes del transporte de carga, y porque la OACI debería de analizar esto, porque el CORSIA era algo maravilloso, un producto de consenso que se aprobó en la Asamblea para abordar el tema de las emisiones, que es un tema difícil, porque puede tener impacto en el comercio internacional, no solo en el desarrollo de la aviación, sino que puede encabezar por ejemplo los productos que se desplacen por avión y si el precio del CORSIA se traslada al pasajero pasa nada, quien no va a viajar por turismo solo por unos dólares más, ahora si se traslada a la carga, que va a pasar cuando una carga de exportación salga de nuestros países y sea más cara en el mercado de destino, como consecuencia de la compensaciones por emisiones, porque el operador va a trasladar ese impuesto al despachante, y eso es riesgoso.

96. Resalto que es algo no querido por el régimen de cambio climático del Artículo 3.5 de la Comisión de Naciones Unidas de Cambio Climático, dice que las medidas para abordar el tema no deben de perjudicar el comercio internacional, entonces no sabemos si el CORSIA va a perjudicar o no el comercio internacional, pero la idea de Argentina era que empecemos a estudiarlo, empecemos a ver si podemos medir distinto estas emisiones las de carga y las de pasajeros.

97. La delegada de Colombia, comentó que su país apoya la Nota de Estudio presentada y va en sintonía con la Nota de Estudio que está presentando ALTA/IATA y Brasil sobre el tema, y eso hacia pertinente revisar el asunto sobre la implementación del CORSIA como Región. Expreso su duda respecto a las personas que estamos viendo los temas políticos y económicos, jurídicos y medio ambientales, a la hora de implementar este CORSIA que tan pertinente es que estemos con los

técnicos y la gente que sabe de métricas y de esos asuntos más finos que requiere el tema, porque consideramos que al Grupo Ad Hoc habría que fortalecerlo con este tipo de personas que son las que realmente van a sacarle el componente técnico que el CORSIA tiene, y el llamado sería a que no solo este la parte política sino que también tenga el acompañamiento de la parte técnica y de la industria, porque finalmente son las aerolíneas a quienes se les va a aplicar este plan y van a tener que al interior de sus compañías establecer lo pertinente.

98. El Coordinador indicó que era imperativo que el personal técnico de toda la Región este informado sobre este tema, pues serán los que harán las mediciones y las estadísticas.

99. Por otro lado, el delegado de Brasil propuso respecto al párrafo 28, se podría hacer la socialización de los SARPS, de los borradores, tendríamos la solución ideal, tengo conocimiento que esta solución ya ha sido intentada en el pasado, pero no se logró nada, sería importante juntarnos para encontrar una solución más perenne, que es la falta de participación en el CAEP.

100. El Coordinador, informó que Guatemala también envió una solicitud para ser miembro del CAEP el año pasado, y aún estaba esperando respuesta. Considero que en el Simposio de Guatemala, contará con la participación de la Secretaria General de OACI, entonces es importantísimo porque le podemos hacer saber el sentir de la Región, esa es la idea principal de invitarlas, no es que vengan a otro tipo de visita, sino que ellas en realidad logren ver el cómo la Región está interpretando, cuáles son las necesidades de la Región, porque dentro de sus funciones está llevar a cabo que todas las Regiones, no solo Latinoamérica tengan conocimiento del esquema.

101. El delegado de Chile, apoyó la nota de estudio presentada, expresando algunas precisiones, la primera los SARPS es del que los Estados debemos ser parte con resoluciones y esto va a tomar un tiempo porque las normas internas no siempre son iguales a las del Organismo a cargo, por lo que se requiere algo más, sobre todo para los Estados que son voluntarios esto va a ser muy apremiante, tener eso en consideración, la socialización que buscamos ahora para estos Estados es muy importante también, y en segundo término faltan notas para presentar pero es importante definir la línea base y esto debería de tener una posición en todo Latinoamérica.

102. El delegado de Brasil, comentó sobre el tema de la transparencia, cuando las personas están dentro del CAEP tiene que firmar un compromiso y es un problema para las personas que son representantes de los Estados, ya que no se pueden divulgar los documentos que son discutidos allí, y lo que menciono antes sobre tener una solución más institucional y permanente, el segundo punto es lo que Colombia dijo, el carácter técnico del CAEP, y si estamos hablando de una participación tenemos que tener en cuenta que debemos contar con los mejores recursos humanos, para que nuestra participación sea la mejor posible.

103. El delegado de Guatemala, sobre el comentario de Chile, aclarando que entre los Estados que están autorizados y los que aún están en esa fase piloto, independientemente de ese estatus los SARPS lo vamos a tener que cumplir todos, al menos así lo ha determinado, entonces en este caso el estatus no hacia diferenciación en cuanto al proceso.

104. El Secretario indicó que para publicar los SARPS hay procedimientos a seguir para ser aprobados por Consejo de la OACI. Asimismo, propuso realizar una reunión del Grupo ad hoc, para hacer los ajustes necesarios a la nota de estudio, durante la Reunión del GEPEJTA/39.

105. La delegada de Colombia, propuso realizar la Reunión del Grupo ad hoc de Medio Ambiente días previos al Simposio de Medio Ambiente que se realizará en Guatemala.

Conclusión

106. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó realizar una Reunión presencial del Grupo ad hoc sobre Medio Ambiente, antes el Simposio a realizarse el día 17 de julio del presente año.

Informe de la Vigésimo Segunda Sesión de la Conferencia de las partes de la CMNUCC (COP/22) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios realizadas en Marrakech, Marruecos 2016

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/01 – Guatemala

107. El experto de Guatemala se refirió a la nota informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/01, la misma que contenía el Informe de la Vigésimo Segunda Sesión de la Conferencia de las partes de la CMNUCC (COP/22) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios realizadas en Marrakech, Marruecos 2016, considerando importante que la Organización de Aviación Civil Internacional continúe presentando los informes en el marco del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, ya que se visualizan los avances que en conjunto con los Estados miembros se están realizando para reducir las emisiones y mitigar los impactos del fenómeno del cambio climático.

108. Asimismo, comento sobre la importancia de una coordinación interinstitucional entre las Autoridades de Aviación Civil con las Cancillerías y las Autoridades Nacionales de Medio Ambiente, para presentar posturas congruentes con las políticas de los Estados en las diferentes reuniones, ya que de manera similar a las declaraciones de la Unión Europea, la región latinoamericana debería reflejar su visión al respecto de lo que la OACI está realizando en las COP's y sus diversos órganos subsidiarios..

Conclusión

109. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Iniciativa Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/02 – Guatemala

110. El experto de Guatemala se refirió a la nota informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/02 sobre la Iniciativa Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS), en consideración a que la implementación del CORSIA, es un reto para el sector de la aviación civil internacional, en la búsqueda de los mecanismos que permitan la aplicación de programas y proyectos íntegros sobre unidades de emisión que deberán obtener los operadores aéreos para compensar sus emisiones a partir de un horizonte temporal determinado, en este sentido, la creación de la Alianza por una Aviación Sostenible “ALAS”, es una iniciativa que aspira convertirse en un eje integrador de Estados, Industria, y otros actores claves del sector aéreo mundial que permita crear sinergias para la sostenibilidad ambiental de la aviación civil.

Conclusión

111. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Simposio Iberoamericano de Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático (CLAC/DGAC Guatemala/AESA)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/03 – Guatemala

112. El experto de Guatemala se refirió la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/38-NI/03 en referencia a la celebración del Simposio Iberoamericano de Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático (CLAC/DGAC Guatemala/AESA), con el propósito de *Armonizar la visión de los*

diferentes actores del sector aéreo internacional, respecto a la sostenibilidad, para alcanzar un equilibrio en materia ambiental, económica y social, e invito a participar en dicho evento.

113. Seguidamente, la delegada de Republica Dominicana reconoció la labor de Guatemala en el tema de medio ambiente, comentando que las notas reflejan un trabajo arduo y bastante explicito, tomaremos nota de cada una de las informaciones que nos brindan y la compartiremos con nuestro superior, a fines de ver la posibilidad de una mayor participación de la República Dominicana en cada una de las actividades, y también recalcar que reconocemos el trabajo realizado el personal a cargo del tema.

114. Por otro lado, el Secretario solicitó a los Estados Miembros que circulen la información del Simposio en sus respectivos países y no solo dentro de sus administraciones sino a otros organismos que participan en temas de medio ambiente.

115. De igual forma el Coordinador informó que se entregaría una invitación al Simposio a cada asistente.

Conclusión

116. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargo a la Secretaría enviar una carta de invitación para difundir el evento.

Implementación del CORSIA – Avance de los Trabajos Técnicos del GMTF

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/12 – Brasil

117. El experto de Brasil, presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/12, referente a la Implementación del CORSIA – Avance de los Trabajos Técnicos del GMTF. Señalando la importancia que, aunque sea de forma simplificada, todos los Estados, independientemente si están participando en el CORSIA o si están exentos del esquema de compensación, tendrán que hacer el seguimiento de las emisiones de sus operadores aéreos, para posteriormente notificarlas a la OACI y verificarlas con el operador, y en el caso de los operadores, es necesario que estén claramente definidas cuáles informaciones y requisitos les serán exigidos para que ellos puedan proveer la estructura interna y los costos administrativos de implementación del CORSIA. De la misma forma, los Estados necesitan tener claro cómo será el sistema de MRV que tendrán que establecer internamente en sus administraciones para que puedan construir sus capacidades internas en términos de formación de personal, desarrollo de infraestructura y definición de procesos.

118. Por estas razones, se considera fundamental que las discusiones del GMTF sean compartidas, de la manera más completa posible, a todos los Estados miembros de la OACI lo más rápidamente posible. Esto es importante tanto para las autoridades gubernamentales que serán responsables por el MRV cuanto para los operadores, principalmente para que se puedan identificar los recursos necesarios para el sistema de MRV.

119. Por lo tanto, insto a los Estados de la región que tengan representación en el Consejo de la OACI que apoyen la divulgación de los principales puntos de discusión acerca de la implementación del CORSIA, en especial en lo concerniente al proceso de MRV y, además, alentar la participación activa de la región en los seminarios sobre la implementación del CORSIA que serán promovidos por la OACI a lo largo del próximo año.

Conclusión

120. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada, solicitando a los Estados divulgar la información.

Implementación del CORSIA

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/14 – ALTA/IATA

121. El experto de ALTA presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/14, expresando que la línea de ideas propuestas son las mismas de Guatemala y Brasil, solicitando que en el caso del CORSIA los Estados deben seguir el régimen de OACI, adicionalmente considero que, para definir y preparar los diversos requerimientos de monitoreo, reporte y verificación (MRV) de emisiones; unidades de emisiones a ser utilizadas como compensación; y otros asuntos atinentes al CORSIA, dentro del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), se creó el Grupo de Trabajo GMTF, el que se encuentra trabajando desde el año 2014. Este grupo ha recomendado el uso de “planes de monitoreo”, los que deberán ser presentados por los operadores a las autoridades competentes antes de poder comenzar a aplicar metodologías de medición de sus emisiones. En la práctica, esto significa que **los planes de monitoreo deberán ser presentados, revisados, y aprobados antes de la medición obligatoria que comenzará el 1 de enero de 2019; es decir, durante 2018.**

122. Adicionalmente, expreso que ALTA e IATA consideran imperioso que la información sobre el sistema de MRV se haga disponible a todos los involucrados tan pronto como sea posible, incluso antes de que el Consejo de OACI adopte formalmente el SARP. En este sentido, la industria del transporte aéreo cree que mayores acciones tendientes al desarrollo de capacidad serán críticas para la implementación del CORSIA.

123. Concluyo la presentación de la nota proponiendo a la Reunión:

- a. Crear una nueva tarea dentro del grupo de trabajo de Medio Ambiente con el fin de promover y coordinar específicamente el desarrollo de capacidad en la región de modo de cumplir satisfactoriamente con los requerimientos del CORSIA, siempre en coherencia con los esfuerzos de OACI;*
- b. Permitir que el grupo de trabajo antes mencionado involucre la participación de gremios, operadores aéreos y otros actores relevantes, con el fin de enriquecer discusión y proponer las medidas más convenientes y realistas para la industria;*
- c. Instar a los Estados a evaluar la conveniencia de crear comités interinstitucionales encargados de la implementación del CORSIA, así como definir desde ya en qué dependencia de la Autoridad Aeronáutica (u otro organismo) recaerá su administración;*
- d. Llamar a los Estados de la región a enfocar sus esfuerzos en la correcta implementación del plan acordado en OACI, y a abstenerse de implementar otras medidas individuales, aisladas, redundantes y/o en contradicción con los principios del CORSIA.*

124. El Coordinador, sometió a consideración del GEPEJTA lo expuesto por ALTA en las medidas propuestas de la Nota de Estudio, y considero muy importantes los puntos que se han mencionado. También invitó a que todos los países que deseen formar el grupo que se adhieran para poder generar esas capacidades. Todavía estamos a tiempo de buscar una ruta y una forma de implementar en los Estados y que mejor que con los países que ya lo llevan a cabo, preguntaría yo si aparte de Brasil y Argentina, también hay otros Estados que quisieran compartir su experiencia si es

que tiene estos Comités Interinstitucionales, expreso que en el caso de Guatemala existía el Consejo Nacional de Cambio Climático, en base a una ley aprobada sobre el cambio climático y un plan nacional. Se reunían constantemente con ambos sectores el público y el privado, para discutir este tipo de acciones y medidas que se pueden llevar, también como se dice en la Nota Informativa de Guatemala con respecto a la COP/22 también este año en la COP/23 queremos llevar los avances que Guatemala como Estado en general a presentado, sobre el CORSIA y la forma en la que nosotros hemos trabajado en las distintas alternativas que tenemos para combatir el fenómeno.

125. El delegado de Chile, agradeció por la información, y expreso su apoyo a las notas de estudio presentadas por Brasil, Guatemala, ALTA/IATA, nos parece que es alarmante que una tarea de monitoreo, tener tan poco tiempo para hacerlo todo, por tanto se debe iniciar el trabajo, ahora, la experiencia de Chile, estos equipos multidisciplinarios que existen conformados por los órganos del Estado con las instituciones de actividad privada involucradas en el tema, se están analizando constantemente las medidas que se implantarán, uno de los temas que ha salido y que es importante tener en cuenta, cuando se tenga que recabar información de las compañías aéreas, probablemente puede ser sensible y las compañías no van a querer entregarla, por tanto, hay que encontrar los instrumentos jurídicos necesarios para tratar esta información, a su vez tener en cuenta el costo que significa para el Estado, tener las capacidades para realizar los planes de monitoreo, en el tiempo que nos queda, iniciar la recopilación de esta información a través de los borradores.

126. Seguidamente, el experto de Argentina, expresó que la nota de estudio presentada por Brasil es muy interesante, que muestra un modelo como debemos trabajar en cierta forma, así como también lo plantea la nota de ALTA/IATA, porque es necesario conocer los pasos y tener presente lo que va ir pasando, de manera que podamos elaborar con tiempo las estrategias internas para adoptar posiciones en este punto y asumir una posición regional. Comentó que en la Cancillería se realiza una reunión con la industria para escuchar las experiencias de cada uno, es importante el concepto de ordenarse y que las decisiones sean colectivas, la Cancillería conduce las negociaciones en todo lo que tiene que ver con los temas de cambio climático, representando a todos los organismos involucrados del estado.

127. El Coordinador comentó que un punto importante en la nota de estudio, a considerar es el punto e: *“Enfocar a los Estados a la correcta implementación”*, es importante entender el esquema y no apresurarnos a implementar medidas individuales con leyes o con otro tipo de acciones, ya que sería contraproducente para la implementación del Esquema, informó que habrá una Reunión de Grupo ad hoc de Medio Ambiente previa al Simposio en julio, e invito a que todos participen.

128. El delegado de Guatemala, considero importante todo lo planteado y le gustaría saber la posición de ALTA, respecto a las medidas unilaterales en el sentido de que como se ha visto la posición de Colombia sobre el impuesto que se pretende instituir a la aviación.

129. El delegado de ALTA respondió, que como industria se opusieron a esto, les pareció que fue fuera de lugar, o sea estamos firmando un acuerdo en el contexto de OACI en noviembre y en diciembre salen con una regulación que va en contra de lo que se planteó en OACI, entonces como industria no estamos contentos, y no nos gustó, y de hecho la aplicación para vuelos internacionales quedó sin efecto y fue básicamente porque la forma en la que se imponía este impuesto no estaba solo contradiciendo a los acordado con OACI sino que también con algunos acuerdos bilaterales, es la misma forma que el IVA, que solo se aplica para vuelos domésticos y esa fue como la razón por la cual no aplica para internacionales, como industria nos hubiese gustado que la regulación que se hizo para los vuelos domésticos fuese en el mismo sentido que el CORSIA, o sea monitoreo, verificación, reporte y que las líneas aéreas tuvieran la posibilidad de comprar afuera, creemos que no es la forma más eficiente de que las líneas aéreas internalicen esta medida.

Conclusión

130. El GEPEJTA tomo nota de la información presentada.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Seguridad Operacional

Establecimiento de un Canal de Comunicación para Verificación de Informaciones antes de Autorización de vuelo en Aviación General

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/09 – Brasil

131. El experto de Brasil se refirió a la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/09, sobre el Establecimiento de un Canal de Comunicación para Verificación de Informaciones antes de la Autorización de vuelo en Aviación General, por consiguiente, tomando en consideración que toda autorización de vuelo es emitida con base en la legalidad de la documentación presentada, se desea obtener un nivel mínimo de garantía de la seguridad operacional de las aeronaves y de sus tripulantes en vuelos privados y no comerciales y asegurar que ninguna operación transgreda el reglamento del país que se sobrevuela y con el propósito de permitir la consulta directa y posteriormente disminuir las diferencias al menos, respecto a las cuestiones interpretativas, se propuso la apertura de un canal de comunicación directa entre las diversas autoridades de aviación civil que permita la verificación y explicación relativos a cuestiones de certificaciones de aeronaves y tripulantes, por lo que se considera en una etapa inicial, invitar a la Secretaria de la CLAC para distribuir el formulario incluido en nota de Estudio, para que los países llenen con las modalidades de comunicación disponibles y puntos focales y después circule a las autoridades de los países Miembros.

132. El coordinador, expreso que no sabía si otro país como Guatemala y Brasil que tenían una aviación general grande, hayan tenido este tipo de conflictos pero en Guatemala llenarían el formulario, también expreso que Guatemala tiene alrededor de 800 aeronaves de aviación general e y solo de esas casi 500 eran helicópteros y esto se puede convertir en un problema, comento que tuvieron un incidente de aviación general hace algunas semanas. Considero que esta era una rama que se tenía descuidada, habiéndose preocupado más por la aviación comercial y se ha puesto límites a la aviación general, e invito a que por favor se llene ese formulario, para que si la Secretaria lo considera pudiera enviarlo a todos los Estados, esta es un información muy importante.

133. El Secretario, indicó que se ha tomado nota y circulará entre los Estados para que se llene esta información, precisamente esto de alguna manera va a cubrir el acuerdo que se llevó en algún momento para disponer de información, que los Estados puedan tener acceso a esa información, y la idea era complementar esta información en una base de datos, es decir, como esto es cambiante especialmente los registros aeronáuticos, era importante que nosotros tengamos actualizado y un manejo vivo de la documentación. En ese sentido se irá más allá de la propuesta de Brasil y proponer que aparte de circular la información, la Secretaría pueda crear esa base de datos y tenerla en la Página Web de tal forma que todos puedan acceder y se pueda actualizar en línea, en ese caso quedan dos puntos por realizar, el primero circular la información, y el segundo de crear la base de datos para que los Estados puedan acceder desde la Página Web.

Conclusión

134. El GEPEJTA tomo nota de la información presentada y encargo a la Secretaría circular el formulario y generar una base de datos para publicar en la Página Web.

**Fiscalización del Reglamento referente a la Asistencia a Víctimas
de Accidente Aeronáutico y Apoyo a sus Familiares**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/10 – Brasil

135. El experto de Brasil se refirió a la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/10, sobre Fiscalización del Reglamento referente a la Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y Apoyo a sus Familiares, considerando la experiencia de su país respecto al tema y en base a las cuatro simulaciones conducidas por la ANAC, en procura de alcanzar los objetivos de los programas de asistencia a víctimas y a familiares de las víctimas de accidente aéreo, que requieren respuesta coordinada y planificación cooperativa por parte de operadores aéreos, del Estado de ocurrencia, de las organizaciones no-gubernamentales y proveedores especializados, por tanto, este esfuerzo debe realizarse de forma permanente y sistemática y, dada la naturaleza global del transporte aéreo, debe facilitar las relaciones entre las autoridades de aviación civil de todos los Estados, principalmente las de países limítrofes o miembros de comunidades de países.

136. Finalizo, comentando que la experiencia adquirida y el conocimiento construido por la ANAC en ese tipo de operación permitió establecer algunos parámetros que, ciertamente, pueden ser discutidos y mejorados a partir de las experiencias de otros países y órganos reguladores y que la CLAC, por su importancia como fórum de integración de políticas del transporte aéreo, puede contribuir para fomentar el intercambio de informaciones e conocimiento acerca de las mejores prácticas de fiscalización del cumplimiento de los reglamentos de aviación civil en general y, en particular, de aquellos que tratan de la asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidentes aéreos, en acuerdo con el establecido en los Documentos 9973 y 9998 publicados por la OACI. En ese sentido propuso:

- a) *Constituir un grupo de trabajo ad hoc sobre el tema;*
- b) *Realizar el diagnóstico propuesto en la Resolución A22-13;*
- c) *Establecer una base conteniendo los contactos de órganos, sectores y personas responsables por la fiscalización de los reglamentos que tratan de la asistencia a víctimas y a familiares de las víctimas de accidentes aeronáuticos y el seguimiento, por parte del gobierno del Estado miembro, de las respuestas de las aerolíneas a este tipo de emergencia; y*
- d) *Realizar simulaciones conjuntas, binacionales o multinacionales, periódicas, en las principales bases de empresas aéreas que operan en más de un país en el ámbito de la CLAC.*

137. El Secretario comentó, que se ha tomado nota, y que se tendría que constituir un Grupo Ad Hoc, y habría que hacerlo ese día e hizo la invitación para saber que otros Estados se sumarían para ser parte de este Grupo Ad Hoc y se circulará una invitación para los Estados que no están presentes.

Conclusión

138. El GEPEJTA tomo nota de la información presentada y constituyo el Grupo ad hoc, que estará conformado por Brasil (ponente), Argentina, Guatemala, Republica Dominicana* y ALTA/IATA*. (* Por confirmar)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Coloquio Regional de Transporte Aéreo
(CLAC/ACI-LAC/ALTA/IATA)**

139. La Experta de República Dominicana presentó la CLAC/GEPEJTA/38-NE/06, en la que hizo referencia a la realización del Coloquio Regional de Transporte Aéreo (CLAC/OACI/ACI-LAC/ALTA/IATA), destacando la importancia que cada día más adquiere para la comunidad internacional, la actividad del transporte aéreo en la Región, así como, la relevancia adquirida por la CLAC como órgano político de negociación y cooperación, lo cual se demuestra con la presencia en las diferentes actividades que desarrolla nuestro organismo, la celebración del evento mencionado, creaba el escenario perfecto para que los Estados de la Región y organismos participantes puedan intercambiar experiencias, y en los casos que aplique, aquellas generadas como consecuencia de la adopción de las recomendaciones emitidas por la OACI, relativas a la flexibilización o liberalización del transporte aéreo, y de manera especial pero no excluyente, de las Resoluciones producidas por ese órgano en los dos (2) últimos períodos de Asamblea A38 y A39, así como, de las Decisiones en materia de transporte aéreo emanadas de la propia CLAC..

140. El Secretario, informó que se realizará una reunión de coordinación en Lima con ALTA, IATA y ACI-LAC, expresó que desde el último Coloquio ha pasado mucho tiempo, espera la participación de todos los Estados.

141. El Coordinador suma su apoyo para la realización del Coloquio.

Conclusión

142. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Actualización y Revocatoria de las Decisiones de la CLAC, Proyectos de Decisión

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/02 – Secretaría

143. El Secretario presento la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/02, en la que hizo referencia a las Decisiones que podrían ser modificadas, en función a la normativa que tiene la Comisión al respecto, proponiendo al GEPEJTA su análisis y tomar las acciones pertinentes.

144. El delegado de Guatemala, expresó que es importante actualizar la Resolución A18-7.

145. La delegada de República Dominicana, propuso el establecimiento de un plazo.

Conclusión

146. El GEPEJTA acordó: que los Estados tiene un plazo de 45 días para enviar sus comentarios sobre la información presentada.

Clausura

147. El Secretario de la CLAC, agradeció a los participantes por el trabajo desarrollado, el apoyo recibido por parte del personal y la Autoridad de Aviación Civil de Guatemala, al personal de la Secretaría, procediendo a clausurar la reunión.






COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

GRUGES/2

(Isla de Flores, Guatemala, 29 Y 30 de mayo de 2017)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
<u>ARGENTINA</u>	
<p>HERNAN ADRIAN GOMEZ Director Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, Piso 9 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5941 3111/12 E: hagomez@anac.gob.ar</p>	
<p>CARLOS MARIA VALLARINO Primer Secretario de Embajada Cancillería de Argentina Arenales 1212 Buenos Aires, Argentina T: 54 11 4819 Ext. 8008 E:</p>	
<p>SERGIO DOTTA Independencia 1111 3p Caba Buenos Aires, Argentina T: 5492944684247 E: sedott@aol.com</p>	
<u>BRASIL</u>	
<p>DANIEL RAMOS LONGO Jefe de Asesoría Internacional Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A CEP: 70.308-200, Brasilia DF, Brasil T: (55 61) 3314 4912 E: asint@anac.gov.br</p>	

<p>ASTOR DE LIMA AVERSA NETO Analista de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A CEP: 70.308-200, Brasilia DF, Brasil T: (55 61) 33144515 E: asint@anac.gov.br</p>	
<u>CHILE</u>	
<p>JAIME BINDER Secretario Junta de Aeronáutica Civil – JAC Moneda 1020, 4to Piso Santiago de Chile, Chile T: (56) 2 519 0900 E: jbinder@mtt.gob.cl</p>	
<p>MACARENA ROA Junta de Aeronáutica Civil – JAC Moneda 1020, 4to Psio Santiago de Chile, Chile T: (56) 2 519 0900 E:</p>	
<u>COLOMBIA</u>	
<p>ALEXANDRA PALOMINO Coordinador Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5 Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3184 E: jazmin.palomino@aerocivil.gov.co</p>	
<u>CUBA</u>	
<p>MARÍA CARIDAD PÉREZ Especialista en Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (53 7) 838 110 70 E: maria.perez@iacc.avianet.cu</p>	

ADYS SÁNCHEZ
Asesora Jurídica
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
La Habana, Cuba
T: (53 7) 838 1131
E: adys.sanchez@iacc.avianet.cu



EL SALVADOR

JORGE PUQUIRRE
Dir. Ejecutivo (a.i.) Autoridad de Aviación Civil
Carretera Panamericana Km ½ BLVD. Ejército, Ilopango.
San Salvador, El Salvador
T: 503 25654406/503 25654405
E: jpuquirre@aacgob.sv



GUATEMALA

CARLOS VELÁSQUEZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2321 5000
E: carlos.velasquez@dgac.gob.gt



LUIS MONTUFAR
Gerente de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2321 5310
E: Luis.montufar@dgac.gob.gt

EDGAR LAGUARDIA PEREZ
GerenCIA nacional avsec
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2260 6760
E: edgar.laguardia@dgac.gob.gt

<p>VINICIO ARANGO Gerente de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 5000 E: vacustodio@dgac.gob.gt</p>	
<p>JESSICA SALGUERO GUDIEL Asesora Legal Secretaría General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 5000 E: Jessica.salguero@dgac.gob.gt</p>	
<p>LIGIA ILLESCAS Asistente del Director Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 500 E: ligia.illescascas@dgac.gob.gt</p>	
<p>GIOVANNI TOBAR Asesor Ambiental 15 Calle A, 7a. Avenida A Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 T: (502) 4211 2222 E: giovatoba@gmail.com</p>	
<p>ABNER GONZALES Asesor Ambiental 15 Calle A, 7a. Avenida A Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 T: (502) 4211 2222 E:</p>	
<p><u>NICARAGUA</u></p>	
<p>RUTH MOLINA Responsable de Asesoría Legal Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2276 8580 Ext. 1732 E: dta@inac.gob.ni / capacitacion@inac.gob.ni</p>	

<p>ROGER MARTINEZ Asesor Legal Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2276 8580 Ext. 1732 E: dta@inac.gob.ni / capacitacion@inac.gob.ni</p>	
<u>PARAGUAY</u>	
<p>MARIA LIZ VIVEROS DE BAZAN Sub Directora Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC AV. Mcal. Lopez e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre Asunción, Paraguay T: (59 521) 210 764</p>	
<p>ALLISON COLMAN Gerente de Regulación de los Servicios Aerocomerciales Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC AV. Mcal. Lopez e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre Asunción, Paraguay T: (59 521) 213365</p>	
<p>ADALBERTO MEZA Jefe de Asesoría Jurídica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC AV. Mcal. Lopez e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre Asunción, Paraguay T: (59 5021) 204205</p>	
<p>ANA GABRIELA ORTIZ Coordinadora de Gestión Judicial, Asesoría Jurídica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC AV. Mcal. Lopez e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre Asunción, Paraguay T: (59 521) 204505</p>	
<u>REPUBLICA DOMINICANA</u>	

BERNARDA FRANCO
Encarda del Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167 Ext. 239
E: bernardadejesus@hotmail.com / bfranco@jac.gob.do



JORGE PEÑA
Encargado Jurídico Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 258 9600
E: jorgepena@hotmail.com



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

CARLA VARGAS MONTESINOS
Gerente de Asuntos Económicos – Transporte Aéreo
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Av. José Félix Sosa, Torre Británica de Seguros, Piso 3
Caracas, Venezuela
T: (58) 212 2774513
E: c.vargas@inac.gob.ve

MIGUEL PERAZA DURAN
Analista de Relaciones Bilaterales y Multilaterales
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Av. José Félix Sosa, Torre Británica de Seguros, Piso 3
Caracas, Venezuela
T: (58) 212 2774437
E: miguel.peraza@inac.gob.ve

MARIOLA MOLA OVALLES
Abogado
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Av. José Félix Sosa, Torre Británica de Seguros, Piso 3
Caracas, Venezuela
T: (58) 414 2357705
E: mariola.mola@inac.gob.ve

ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (FAA)

KRISTA BERQUIST
Manager
800 Independence Avenue, SW,
Washington, DC 205971, USA
T: (202) 385 8877
E: krista.berquist@faa.gov



CARL JOHNSON
Senior Representative
Edificio 783 Ave. Demetrio B. Lakas
Ciudad de Panamá, Panamá
T: 507 6617 8633
E: Carl.n.johnson@faa.gov

ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALTA

DANIEL CHEREAU
Asesor Política Ambiental
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte
Aéreo – ALTA
6355 NW 36 Street Suite 601, Miami, FL. 33166
T: 569 87694762
E: dchereau@alta.aero



IFALPA

MARIA FLORENCIA DOCICHI
Legal Advisor
Federación internacional de Asociaciones de Pilotos de
Líneas Aéreas – IFALPA
Lezica 4031
Buenos Aires, Argentina
T: (54) 11 4958 5115
E: seguridad@apl.org.ar



INTIBAEROSPA

ALFONSO NOVALES
Vocal del Consejo Directivo
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial
Avenida La Reforma 10 00 Zona 9
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: 502 59662253
E: anovales@novales.com.gt

INDUSTRIA

AVIANCA

OSCAR MOSCOSO
Gerente de Asuntos Aeronáuticos



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/38-NE/01
CORRIGENDUM 3
31/05/17

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 31 de mayo al 2 de junio de 2017)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

Cuestión 1: Proyecto: Proceso Actuación Internacional.
Macrotarea: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

- Pasajeros Disruptivos o Perturbadores-
- Impacto Económico del Transporte Aéreo en el PBI
- Seguimiento a los Procesos de Integración Regional
- Derechos de los Consumidores y de las Industrias del Transporte Aéreo.(Brasil)

Cuestión 2: Proyecto: Armonización Regulatoria entre los Estados de la CLAC
Macrotarea: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Uruguay

- Manual de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria

Cuestión 3: Proyecto: Capacitación de los Recursos del Sistema de Aviación Civil.
Macrotarea: Capacitación
Punto Focal: Argentina

- Desarrollo y avance del Proyecto y Macrotarea.
- Avances del IPAC.

Cuestión 4: Proyecto: Impulsar los Trabajos de los Grupos Técnicos Regionales
Macrotarea: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

Proyecto:

- Términos de Referencia Requeridos para el Análisis y Desarrollo de las Tareas Asignadas

Tareas:

- Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea de Medio Ambiente, bienio 2017-2018.
- Iniciativa Alianza por una Aviación Sostenible.
- Informe del 39 Periodo de Sesiones de la OACI (27 de setiembre al 6 de octubre 2016) en relación a la temática de Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático.
- Informe de la Vigésimo Segunda Sesión de la Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP722) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios realizadas en Marrakech, Marruecos 2016.
- Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático.
- Iniciativa por una Aviación Sostenible (ALAS)
- Seminario Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático (CLAC/DGAC-Guatemala/FAA/AESA)
- Implementación del CORSIA – Avance de los trabajos técnicos del GMTF.(Brasil)
- Implementación del Corsia (ALTA/IATA).

Cuestión 5: Macrotarea: Seguridad operacional
Punto Focal: Brasil

- Establecimiento de un canal de comunicación para verificación de informaciones antes de autorización de vuelo en aviación general.
- Fiscalización del reglamento referente a la Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y Apoyo a sus Familiares.

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Coloquio Regional de Transporte Aéreo
(*Punta Cana, República Dominicana, 19 al 21 de setiembre de 2017*)
- Actualización y Revocatoria de las Decisiones de la CLAC